Zeitschrift: Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ... = Rapport sur l'administration de l'Etat de Berne pendant l'année ...

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1937)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Bösiger, W. / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-418592

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1937.

Direktor: Regierungsrat Dr. **W. Bösiger.**
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **P. Guggisberg.**

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Das Anziehen der wirtschaftlichen Tätigkeit im Jahre 1937 als Folge der Abwertung vermochte das Baugewerbe noch nicht zu erfassen. Obwohl ausserordentliche Bundes- und Kantonsbeiträge die private Bautätigkeit etwas anzuregen vermochten, blieb das Problem der Arbeitsbeschaffung in diesem Wirtschaftszweige weiterhin bestehen. Allein die ordentlichen Mittel des Budgets reichen nicht aus, um die Bedürfnisse des Baugewerbes zu befriedigen. Deshalb war die Bereitstellung von Fr. 3,000,000 für Bauarbeiten des Staates aus dem 9-Millionen-Anleihen für Arbeitsbeschaffung, wie es in der Volksabstimmung vom 11. April 1937 beschlossen worden ist, eine willkommene Erhöhung der Baukredite. Damit ist es gelungen, 2 grosse Bauaufgaben, nämlich den Neubau der Sustenstrasse und des Staatsarchives finanziell sicherzustellen. Vermehrte Bautätigkeit brachten wie im Vorjahr auch die Bundesbeiträge für Pass- und Alpenstrassen, die den Ausbau der Simmental- und Brünigstrassen bedeutend zu fördern vermochten. Das hervorstechendste Ereignis ist jedoch der mit überwältigendem Mehr vom Bernervolk am 28. November 1937 beschlossene Neubau der Sustenstrasse, worüber noch Näheres berichtet wird.

Der vor zwei Jahren eröffnete technische Arbeitsdienst kann wiederum auf eine erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken. Infolge der noch immer anhaltenden grossen Arbeitslosigkeit im Baugewerbe wurden dauernd zwischen 42 und 57 Angehörige der technischen Berufe vorübergehend beschäftigt. Die Dauer der Teilnahme des einzelnen ist beschränkt, und es dürfen nur solche beschäftigt werden, die seit längerer Zeit arbeitslos sind. Von 118 ausgetretenen Teilnehmern konnten 87 wieder normale Beschäftigung finden.

Die Kosten werden von Bund, Kanton, Gemeinden und aus freiwilligen Beiträgen bestritten.

Die Gesamtausgaben im Berichtsjahre betrugen Fr. 178,901 gegenüber Fr. 133,120 im Vorjahr.

Diese Einrichtung hat sich derart bewährt, dass der technische Arbeitsdienst auch im Jahre 1938 fortgeführt wird. Gestützt auf Art. 8 des Bundesbeschlusses über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung hat der Bund für die Weiterführung der Aktion einen Bundesbeitrag von 50 % oder Fr. 74,500 zugesichert.

Die Hoch-, Strassen- und Wasserbautätigkeit bewegte sich, vor den Unwetterschäden, über welche hiernach berichtet wird, abgesehen, im Rahmen der Budgetkredite. Über unsere Tätigkeit um die Förderung des Natur- und Heimatschutzes geben wir im Abschnitt Hochbauwesen Auskunft.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1937 betrug ohne Spezialrubriken (Heil- und Pflegeanstalten, Automobilsteuer, Benzinzollanteil und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds) an Reinausgaben:

Budget	Fr.	5,012.110.—
Die Rechnung beträgt	»	5,531.742.53

Nach Abzug von Minderausgaben im Betrage von Fr. 13,765.50 belaufen sich somit die Gesamtmehrleistungen auf Fr. 519,632.53, welche auf die Unwetterschäden zurückzuführen sind.

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Rohausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten . . .	Fr.	11,805.20
2. Automobilsteuer	»	5,431,789.05
3. Benzinzollanteil.	»	1,859,639.24
4. Spezialkredit für Strassenarbeiten aus dem 24-Millionen-Anleihen 1933 (Fr. 420,000) . . .	»	223.30
5. Spezialkredit für Wasserbau aus dem 24-Millionen-Anleihen (Fr. 330,000)	»	36,506.90
6. Juragewässerkorrektion, inklusive Hochwasserdämme Hagneck	»	138,055.05
	Fr.	7,478,018.74
Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt	Fr.	13,009,761.27

Wie in andern Jahren beanspruchten neben der Bautätigkeit grossen Zeitaufwand zahlreiche verwaltungsrechtliche Geschäfte im Gebiet der Hoch-, Strassen- und Wasserbaupolizei, sowie des Wasserrechtswesens, wie auch die vielen zu begutachtenden, in den Aufgabenkreis der Baudirektion fallenden Reglemente und Alignementspläne. Gross war die Zahl der Mitberichte an andere Direktionen, insbesondere aber die technische Prüfung der vom kantonalen Arbeitsamt überwiesenen Subventionsgesuche.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals mit Inbegriff des technischen Arbeitsdienstes fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,834,825.15 in Rechnung, für welche für Betriebsunfälle Fr. 34,285.45 und mit Inbegriff der Zusatzversicherung für das Wegmeisterpersonal der untern Klassen eine Nichtbetriebsprämie von Fr. 22,967.60, zusammen Fr. 57,253.05 an Prämien bezahlt werden mussten. Die Prämienansätze der Nichtbetriebsversicherung wurden wegen der eingetretenen Kürzung der Beiträge des Bundes von 5 auf 5½ ‰ für das technische und Bureaupersonal und von 7 auf 8 ‰ für das Betriebspersonal erhöht.

Die Leistungen der Anstalt betrugen mit Inbegriff der Renten, aber ohne Arzt- und Apothekerkosten, Fr. 43,771.15, wovon allein rund Fr. 28,300 auf Renten entfallen.

Der Unfallverhütung wird im Benehmen mit der Anstalt alle Aufmerksamkeit geschenkt, um die Zahl der Unfälle möglichst zu reduzieren und damit eine Erhöhung des Prämienansatzes zu verhüten. Die Gesamtzahl der bei der Suval im Berichtsjahr angemeldeten und abgerechneten Unfälle betrug 136.

Beamtenpersonal. Am 1. März trat nach sechsjähriger Tätigkeit der II. Sekretär der Baudirektion, Herr Bracher, in den Bundesdienst über. An dessen Stelle wurde provisorisch, d. h. unter Vorbehalt der spätern Regelung durch Grossratsbeschluss, gewählt: Herr Fürsprecher Armin Läderach in Bern.

Auf 31. Juli ist der Oberingenieur des II. Kreises, M. Goldschmid, zurückgetreten. Derselbe wurde am 8. April 1911 als Wasserbauingenieur für die Emme und Zuflüsse gewählt und Ende 1923 als Oberingenieur des II. Kreises. Während dieser Tätigkeit in der Periode des Aufschwunges im neuzeitlichen Strassenbau hat er dem Amt mit treuer Pflichterfüllung vorgestanden, und es gebührt ihm auch an dieser Stelle der beste Dank und hohe Anerkennung.

Als Nachfolger wurde am 29. Juni mit Amtsantritt auf 1. August Dr. Emil Gerber, von Langnau, dipl. Ingenieur in Burgdorf, gewählt.

B. Gesetzgebung.

Die Arbeiten für die Revision des Wasserbau- und Wasserrechtsgesetzes wurden fortgesetzt. Dasselbe trifft für die Vorarbeiten der Vollziehungsverordnung zum Strassenbaugesetz, sowie zum Grundeigentümerbeitragsgesetz zu.

C. Hochbau.

Die Bautätigkeit im Kanton Bern steht im Berichtsjahr wieder unter dem Zeichen schlechter Beschäftigung. Obschon durch die Beschlüsse von Gemeinden, Kanton und Bund zur Steuerung der Arbeitslosigkeit eine gewisse Belebung des Baumarktes festgestellt werden kann, ist das Baugewerbe von seiten der privaten Initiative immer noch schwach beschäftigt.

Die vermehrte Arbeitsbeschaffung fiel deshalb wiederum der staatlichen Bauverwaltung zu.

Da auch für die nächste Zukunft eine wesentliche Verbesserung auf dem Baumarkt nicht erwartet werden kann, wurde die Bereitstellung neuer ausführungsreifer Projekte verfolgt. Der Grosse Rat hat denn auch im verflossenen November zuhanden einer Volksabstimmung den Neubau des Staatsarchives, als Teil eines spätern Umbaues des Rathauses in Bern, genehmigt. Eine vermehrte Bautätigkeit von seiten des Hochbaues ergibt sich aber für das Berichtsjahr aus der Tatsache, dass total Fr. 2,073,111.80 ausgegeben wurden, somit gegenüber dem Vorjahr, welches eine Abrechnung von Fr. 1,288,495.10 auswies, eine Mehrleistung von rund Fr. 800,000 erfolgte.

Die ordentlichen Budgetkredite für Hochbauten, die in Neubau- und Unterhaltsrubriken zerfallen, beliefen sich im verflossenen Jahr auf Fr. 931,518.65. Hiezu kamen die Spezialkredite in einem Betrag von Fr. 1,141,593.15.

Die einzelnen Kreditrubriken weisen folgende Ausgabenbeträge auf:

1. Neubauten (X. a. D. 1 und 2) .	Fr.	401,803.65
2. Spezialrubriken	»	1,141,593.15
3. Unterhaltsarbeiten (X. a. C. 1 bis 6)	»	529,715.—
Total	Fr.	2,073,111.80

Über die Bauvorgänge der wichtigeren **Neubauten** sei folgendes erwähnt:

Die Erweiterungsbauten am **kantonalen Frauenspital in Bern** nahmen ihren normalen Fortgang, und es wurden die Neubauten dem Betriebe übergeben. Die Abrechnung wird 1938 abgeschlossen. Verausgabt wurden im Berichtjahr Fr. 476,000. Mit diesem Ausbau ist eine weitere Etappe in der staatlichen Fürsorge für dieses Spezialgebiet erreicht.

Auch für den Umbau des **Amthauses in Schlosswil** sind die Arbeiten beendigt. Nicht erledigt sind jedoch die Verhandlungen betreffend die Erstellung einer neuen Wasserversorgung, die durch die Gemeinden Schlosswil und Worb geprüft wird unter Ausnützung der staatlichen Quellen in den Kehrmatten und wodurch im Falle der Ausführung das Amthaus an diese Anlage angeschlossen würde. Zu diesem Zwecke sind vom Baukredit Fr. 15,000 ausgeschieden worden. Die Abrechnung über die Bauarbeiten ist abgeschlossen; die Ausgaben bleiben innerhalb der bewilligten Bausumme.

Die im Herbst 1936 begonnenen Arbeiten zur **Erweiterung des Tierspitales in Bern,** die mit Fr. 138,300 veranschlagt waren, sind fertigerstellt und abgerechnet. Die Baukosten belaufen sich auf Fr. 138,182.85.

Für die Erweiterung des **anorganischen Laboratoriums des chemischen Institutes** der Universität Bern bewilligte der Grosse Rat am 1. Februar 1937 einen Kredit von Fr. 110,800. Die Bauarbeiten sind im Berichtsjahr durchgeführt, und das erweiterte Institut ist auf das Wintersemester 1937/38 dem Betrieb übergeben. Diese Arbeiten umfassten die Schaffung von 24 neuen Arbeitsplätzen in einem Anbau an das bestehende Laboratorium, sowie neue Entlüftungs- und Heizanlagen, ebenso die Schaffung notwendiger Zubehörderäume. Pläne und Bauführung wurden ausgeführt unter der Leitung des Hochbauamtes durch die Architekten Böhm & Tinguely in Bern. Die Baukosten halten sich im Rahmen des bewilligten Kredites; die Abrechnung erfolgt 1938.

Ebenso ist die durch Brand zerstörte **untere Scheune der Strafanstalt Thorberg** im Berichtsjahr wieder aufgebaut und abgerechnet. Der Grosse Rat bewilligte hiezu am 10. Mai 1937 einen Kredit von Fr. 78,500, der sich aus der Brandversicherungsentschädigung von Fr. 42,500 plus einem dem Hochbaubudget zu entnehmenden Betrag von Fr. 20,000 und aus Arbeitsleistungen der Anstalt, die Fr. 16,000 ausmachen sollten, zusammensetzte.

Die Scheune enthält einen Stall für 40 Stück Grossvieh, einen Jungviehstall und eine Futterkammer. Infolge ihrer Lage am Abhang war eine Einfahrt in den Heuraum zu erstellen. Die Stallungen besitzen massive Wände; Decken und Oberbau sind in Holz ausgeführt. Die Planung und Bauführung besorgte Architekt Wyttenbach in Zollikofen. Die Abrechnung über die Arbeiten liegt vor; die Bausumme ist eingehalten.

Das umfassende Umbau- und Renovationsprogramm, welches die Baudirektion zum Zwecke der **Ausgestaltung des physiologischen Institutes** der Universität Bern in einem Kostenbetrag von Fr. 222,000 ausgearbeitet hat, sieht neben baulichen Veränderungen in den Hör- und Übungssälen eine vollständige Erneuerung der technischen Einrichtungen, insbesondere der Heiz- und Ventilationsanlagen und der elektrischen und sanitären Installationen vor. Mit diesen Arbeiten ist auch eine allgemeine Renovation sämtlicher Räume des Institutes verbunden.

Der Grosse Rat bewilligte am 10. Mai 1937 zur Ausführung einer ersten Etappe einen Kredit von Fr. 75,000, womit die Erstellung des Kursaalflügels und die Umänderung der Heizung durchgeführt werden konnten. Um den Betrieb des Institutes aufrechtzuerhalten, wird das gesamte Umbauprogramm in 3 Etappen zerlegt. Die zweite Etappe ist denn auch durch Beschluss des Grossen Rates vom 10. Januar 1938 genehmigt.

Die vorbezeichneten Arbeiten der 1. Etappe sind im Berichtsjahr unter Leitung von Architekt Streit in Bern, welchem anschliessend auch die weitere Durchführung der Erneuerung übergeben ist, durchgeführt worden.

Wie in Thorberg ereignete sich im Herbst 1936 der Brand einer **Scheune in der Arbeitsanstalt St. Johannsen.** Der Wiederaufbau wurde am 10. Mai 1937 durch den Grossen Rat genehmigt und ein Kredit von Fr. 74,000, einschliesslich Brandentschädigung, bewilligt. Die Arbeiten sind unter Beiziehung der Architekten Gebr. Louis in Bern im Berichtsjahr nahezu durchgeführt; die Abrechnung fällt in das Jahr 1938.

An die Neuerstellung einer **Elektro-Dampfspeicher-Anlage im kantonalen Frauenspital** zur Verwertung der Abfallenergie bewilligte der Regierungsrat einen Betrag von Fr. 10,000. Diese Anlage wurde durch das Elektrizitätswerk der Stadt Bern erstellt. Das Spital erhält nun in sehr ökonomischer Weise die Aufbereitung von Dampf und Wasser auf elektrischem Wege. Allerdings wird während einiger Spitzenzeiten im Winter die Inbetriebnahme der bestehenden Kohlenfeuerungsanlage notwendig. Die neue Kombination jedoch bedeutet nicht nur eine Erleichterung für den Betrieb, sie wird sich auch wirtschaftlich vorteilhaft auswirken. Die Anlage ist ausgeführt und in Betrieb gesetzt.

Am 1. August 1937 wurde das **Schloss-Stöckli in Laupen,** ein durch Angestellte der Bezirksverwaltung bewohnter Bau, durch Brand zerstört. Der Regierungsrat bewilligte zu seinem Wiederaufbau Fr. 26,870, eingerechnet die Brandentschädigung von Fr. 20,370. Die Arbeiten wurden durch das Hochbauamt durchgeführt und werden auf Frühjahr 1938 abgeschlossen.

Auch der am 8. Januar 1937 abgebrannte Teil der **kantonalen Militärstallungen an der Papiermühlestrasse in Bern** ist im Berichtsjahr wieder aufgebaut worden. Zu diesen Arbeiten, die unter Wiederherstellung der durch Wasser und Frost stark beschädigten Fassaden und dem Neubau des Dachraumes in der ursprünglichen Form erfolgten, ist Architekt Hubacher in Bern beigezogen worden. Der durch den Regierungsrat bewilligte Kredit von Fr. 93,000 setzt sich zusammen aus der Brandversicherungsentschädigung von Fr. 66,360 und einem Betrag von Fr. 26,640 zu Lasten der kantonalen Militärdirektion. Die Abrechnung über die Arbeiten liegt vor und beläuft sich auf Fr. 92,739.80.

Nachdem die finanziellen Mittel für eine neue Heizanlage und die Renovation der Lehrsäle im **Technikum Burgdorf** in den Jahren 1935 und 1936 bereitgestellt waren, sind diese Arbeiten 1937 durchgeführt worden. Der Altbau des Technikums ist nun nahezu vollständig renoviert, auch ist die alte Dampfheizung durch eine Mitteldruckwasserleitung mit Pumpen-

aggregat, an welche Alt- und Neubau zusammengeschlossen sind, erstellt. Die Baukosten im Betrage von Fr. 120,000 sind abgerechnet.

In **Pruntrut** wurde im Berichtsjahr der **Umbau des Seminars** fertiggestellt; ferner ist der **Umbau des Schlosses** in eine Kaserne für Grenzschutztruppen durchgeführt, und im Spätherbst ist auch der Umbau der Amtsräume des **Amthauses** begonnen worden.

Der **Umbau des Schlosses** insbesondere, der infolge einer Abmachung mit dem eidgenössischen Militärdepartement zu beschleunigen war, gab ausserordentliche Arbeitsgelegenheit für das Bauhandwerk der Ajoie, waren doch zeitweise bis 180 Arbeiter beschäftigt. Die Bauten konnten im August mit Truppen belegt werden. Das Innere ist fertigerstellt. Die Arbeiten für die Aussenrenovation des Schlosses zogen sich länger hin, sie werden 1938 abgeschlossen. Mit der Durchführung dieser Arbeiten wurde Architekt P. Indermühle in Bern betraut.

Im **Amthaus** (ehemaliges Hotel de Gléresse) sind die Arbeiten zur bessern Unterbringung der Bezirksverwaltung im Winter 1937/38 im Gang. Ausser der Verlegung und rationellen Verteilung der Bureaux wurde eine Wohnung für den Statthalter eingebaut. Es erfolgte eine durchgreifende Renovation des Innern unter Anlage einer Zentralheizung mit Holzfeuerung, womit dieses Gebäude nun den heutigen Bedürfnissen genügen wird. Die örtliche Bauleitung ist Architekt Masset in Pruntrut übertragen.

Der **Neubau und der Umbau des alten Flügels der Kantonsschule** ist abgeschlossen und abgerechnet. Die Baukosten belaufen sich auf Fr. 447,953.

Ausbau der Heil- und Pflegeanstalten. Rubrik X. a. D. 2.

Von diesen Arbeiten ist im Berichtsjahr die Wasserversorgung **Münsingen** abgerechnet worden. Die Baukosten hiefür belaufen sich auf Fr. 68,493.30. Neu wurde durch den Grossen Rat die Erstellung eines ersten Teils der Zentralisierung der Heizanlage, sowie der Warmwasserbereitung bewilligt, die 1938 ausgeführt werden sollen.

In **Bellelay** sind für die Einrichtung einer Aussenkolonie für chronisch Kranke im Obergeschoss der sogenannten neuen Scheune Fr. 12,000 bewilligt, deren Durchführung ebenfalls in das Jahr 1938 fällt.

Aus dem der Heil- und Pflegeanstalt **Waldau** zur Verfügung stehenden «Waldaufonds» wurden die Erneuerung der Telephon- und Alarmanlage gebaut und die Erneuerung und Vergrösserung der Anstaltsküche, sowie der Einbau eines Versammlungssaales angefangen. Die Abrechnung erfolgt 1938.

Unterhaltsarbeiten. Rubriken X. a. C. 1 bis 6.

Die Kredite für Unterhaltsarbeiten verteilen sich folgendermassen:

1. Amtsgebäude	Fr. 360,000
2. Pfarrgebäude	» 126,000
3. Kirchengebäude	» 5,000
4. Öffentliche Plätze	» 4,500
5. Wirtschaftsgebäude	» 22,000
6. Pfrundloskäufe	» 20,000
Total	Fr. 537,500

Von diesen Krediten sind total Fr. 529,715 ausgegeben worden.

Für Amtshäuser, Gerichtsgebäude und Gefängnisse	Fr. 104,900.50
» Straf- und Erziehungsanstalten	» 16,058.90
» Heil- und Pflegeanstalten	» 39,312.—
» Universitätsinstitute und Kliniken	» 106,484.—
» Militäranstalten, Zeughäuser und Pulverhäuser	» 10,782.—
» Unterrichtsanstalten, Seminarien und Techniken	» 57,865.—
» Landjägerposten, Archive und Beamtenwohnungen	» 24,599.—
Pfarrhäuser	» 126,008.55
» Kirchengebäude	» 4,952.70
» öffentliche Plätze	» 4,499.20
» Wirtschaftsgebäude	» 22,000.05
» Pfrundloskäufe	» 12,253.10
Total	Fr. 529,715.—

Von diesen Arbeiten, die hauptsächlich Renovationen, kleinere Umänderungen, Verbesserungen betreffen, seien nachstehende Bauten erwähnt:

Die Fertigstellung des Wagenschopfes in der Heil- und Pflegeanstalt Bellelay, die Instandstellung eines Kohlen- und Werkzeugschuppens in der Heil- und Pflegeanstalt Münsingen, die Renovation der Frauenabteilung I in Münsingen. Die Instandstellung von Schulzimmern im Oberseminar in Bern und im Seminar in Pruntrut, soweit dieselben nicht durch Neubauten erstellt wurden. Ersetzen von Kiesklebedächern im physiologischen Institut der Universität Bern. Instandstellung der Fassaden an den Amthäusern in Nidau, Interlaken und am Hotel Bären in Pruntrut. Neupflästerung des Hofes im Schloss Burgdorf. Erneuerungs- und Verbesserungsarbeiten in der Molkereischule und in der landwirtschaftlichen Schule Rütti. Umbau des Alpgebäudes auf Kurzeneyalp als Ferienheim der Anstalten Landorf und Kehrsatz.

Fassadenrenovationen an den Pfarrhäusern Burgdorf, Walkringen, Bremgarten, Frauenkappelen und Bümpliz. Badzimmereinbauten in den Pfarrhäusern Gurzelen, Innertkirchen, Seeberg, Walterswil, Zäziwil. Gründliche Instandstellungen der Pfrunden Neuenegg, Zimmerwald und Lengnau. Eine durchgreifende Renovation erfuhr die Kirche in Heimenschwand, ebenso der Kirchturm Koppigen. In Münster wurde ein Denkstein errichtet zur Erinnerung an den Burgrechtsvertrag Bern und Münster.

An **neuen Aufgaben** wurden im Berichtsjahr vorbereitet: Ausbau von **Mannschaftsspeiseräumen in der Kaserne Bern** und der **Bau eines Staatsarchives in Bern.** Ferner die **Renovation der Hauptwache in Bern.**

Diese Arbeiten werden 1938 durchgeführt, nach Bereitstellung der Mittel durch die zuständigen Instanzen. Der Neubau des Staatsarchives, für welchen Fr. 1,580,000 durch Volksabstimmung im Frühjahr 1938 nun bewilligt sind, wird für die kommende Bauperiode als willkommene Arbeitsbeschaffungsmassnahme begrüsst.

Für den **Bieler-, Thuner- und Brienzersee** sind in Zusammenarbeit mit den Uferschutzverbänden die Bemühungen für die Aufstellung von Alignementsplänen und Baureglementen fortgesetzt worden. Die Gemein-

den Neuenstadt, Twann und Tüscherz haben ihre Baureglemente und Alignementspläne nunmehr genehmigt. Hängig sind noch diejenigen von Mörigen, Vinelz und Lüscherz.

Die ausserordentlichen Aktionen des Bundes und des Kantons zur Belebung des Baumarktes und der Arbeitsbeschaffung haben dem Hochbauamte eine bedeutende Mehrarbeit dadurch gebracht, dass die eingereichten Gesuche zuhanden des kantonalen Arbeitsamtes begutachtet werden mussten. So sind im Jahre 1937 an die 1900 Gesuche und Abrechnungen geprüft worden.

Schul- und Anstaltsgebäude für Gemeinden. Für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität und des Armenwesens hatte die Baudirektion 100 Schulhäuser, 6 Anstalts- und Spitalgebäude und 1 Kirche (Pläne, Devise und Abrechnungen) zu begutachten.

Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne. Eine sehr zeitraubende und umfangreiche Arbeit bildet die Prüfung der Bau-, Elektrizitäts-, Wasserversorgungs- und Kanalisationsreglemente. So wurden 1937 begutachtet und dem Regierungsrate zur Genehmigung vorgelegt:

Baureglemente	10
Wasserversorgungsreglemente	8
Elektrizitätsreglemente	3
Kanalisationsreglemente	3
Umlegungsreglement	1
Beleuchtungsreglement	1
Alignementspläne	23

Hochbaupolizei. 7 Rekursfälle wurden sämtliche durch Abweisung erledigt. 3 Fälle hatte die Baudirektion erstinstanzlich gestützt auf die Landschafts- und Ortschaftsschutzverordnung zu entscheiden. Gegen 2 Regierungsratsbeschlüsse betreffend Alignementsplangenehmigung wurde staatsrechtliche Beschwerde an das Bundesgericht eingereicht. Beide sind abgewiesen worden.

D. Strassenbau.

Unser Kantonsgebiet ist im Berichtsjahr wieder nicht von Unwetterkatastrophen verschont geblieben. Die ausserordentlichen Niederschläge im Frühjahr haben an vielen Stellen in dem ohnehin stark wasserdurchtränkt gewesenen Boden Rutschungen, Erdschlipfe und Senkungen verursacht, von denen vor allem zu nennen sind:

Erdschlipf beim Burgbühl an der Zweilütschinen-Grindelwald-Strasse, Senkungen auf der Steinbach-Thurnen-Strasse im Breitlohn, Rutschung im Rebgelände bei Ligerz mit teilweiser Zerstörung der Stützmauer längs der Strasse und Gefährdung derselben samt Bahnlinie, und ganz besonders die Rutschung in der Birsschlucht zwischen Court und Münster auf einem Gebiet von rund 12 ha und einer Masse von ca. 2 Millionen m³; Bahnlinie und Strasse wurden auf eine Länge von 250 m vollständig zerstört. Der Strassenverkehr wurde mittelst einer Notbrücke auf das linke Birsufer geleitet, woselbst der sogenannte alte Römerweg ausgebaut wurde. Die durchgeführten Beobachtungen über den Verlauf des Rutsches und die geologischen Untersuchungen veranlassten uns, die Verlegung der Staatsstrasse auf das linke Birsufer auf eine Länge von rund 1800 m in Aussicht zu nehmen. Die Ausführung ist in zwei Etappen vorgesehen. Die I. Sektion umfasst die obere Teilstrecke vor der Abzweigung von der bestehenden Strasse 400 m oberhalb der hölzernen Notbrücke bis zur sogenannten Römerbrücke auf eine Länge von 1354 m mit einem Kostenbetrag von Fr. 430,000. Die II. Sektion reicht anschliessend bis zur steinernen Brücke beim Austritt aus der Schlucht, Länge 473 m. Die Ausführung dieser zweiten, auf Fr. 320,000 veranschlagten Teilstrecke ist für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen.

Von den zahlreichen weitern Unwetterschäden des Sommers ist derjenige vom 20. Juli über der Gegend des rechten Thunerseeufers zu erwähnen. Vom Hilterfingen-Dorfbach bis zum Ralligbächlein östlich Gunten führte nahezu jeder Bach Hochwasser und jeder Graben, der in normalen Zeiten trocken ist, brachte Schlamm- und Geschiebemassen talwärts, alles verwüstend, was er unterwegs antraf. Die Schale des Hilterfingen-Dorfbaches wurde vollständig mit Geschiebe ausgefüllt, die Staatsstrasse überführt, bei der Dampfschiff-Ländte bildete sich ein Schuttkegel, der weggebaggert werden musste, um die Anlegung der Schiffe zu ermöglichen. In Oberhofen wütete der Riedernbach, beschädigte Gebäude und überführte das untenliegende Gelände und die Staatsstrasse meterhoch mit Schutt und Steinen. Auch der Guntenbach in Gunten, welcher im obern Teil nach allen Richtungen überbordete, verursachte grosse Verheerungen an Strassen und Brücken.

In verdankenswerter Weise stellte das eidgenössische Militärdepartement eine in Thun stationierte Verpflegungs-Rekrutenschule für die dringendsten Räumungsarbeiten zur Verfügung, so dass der durchgehende Verkehr auf der rechtsufrigen Thunerseestrasse am 23. Juli wieder möglich war.

Diese Unwetterschäden im ganzen Kantonsgebiet erforderten denn auch erhebliche Mehrleistungen für Instandstellung der Strassen und Brücken. Nach Kenntnisgabe eines Berichtes vom 12. Juli bewilligte der Grosse Rat am 6. September einen Nachkredit von Fr. 354,000 und am 8. November einen weitern von Fr. 179,500 auf Rubrik X. a. E. 3. Vom Gesamtbetrag von Fr. 533,500 entfallen für die Schäden am Bielersee, in der Schlucht von Court und am Thunersee allein Fr. 303,000, wobei die Kosten für die Strassenverlegung in Court nicht eingerechnet sind.

Die Wasserschäden wurden bei der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung zur Subventionierung angemeldet. — Die bewilligten Nachkredite verkürzen sich um die zurückfliessenden Beiträge des Bundes und der Bundesbahnen, die sich voraussichtlich auf insgesamt rund Fr. 130,000 belaufen dürften.

Gestützt auf Ziffer 5 des Bundesratsbeschlusses vom 26. Februar 1937 betreffend den **Ausbau der Strassen im Alpengebiet** wurde dem eidgenössischen Departement des Innern ein Bauprogramm für den weitern Ausbau der Brünigstrasse und der Simmentalstrasse mit Einschluss der Strecke Saanen-Vanel mit einer Bausumme von Fr. 1,571,000 eingereicht. Im Berichtsjahr wurden rund 7 km mit einem Kostenaufwand von Fr. 1,498,059.45 fertig ausgebaut, an welche der Bund Fr. 898,800 leistete.

Die Totalkosten für den Alpenstrassenausbau betragen auf Ende 1937	Fr. 2,631,625.25
An diese hat der Bund bis jetzt geleistet	» 1,578,900.—
Verbleiben zu Lasten des Kantons	Fr. 1,052,725.25

Sustenstrasse.

Durch Beschluss des Bundesrates vom 26. Februar und 30. November 1937 ist dem Kanton Bern für den Neubau der 28 km langen Sustenstrasse auf Bernergebiet an die zu Fr. 12,632,000 veranschlagten Kosten ein Beitrag von 75 % oder $9,_{474}$ Millionen Franken zuerkannt worden. Der dem Kanton verbleibende Anteil von Fr. 2,158,000 wurde in der Volksabstimmung vom 28. November 1937 bewilligt wie folgt:

Durch Entnahme von $1,_{5}$ Millionen Franken aus dem durch Volksbeschluss vom 11. April 1937 bewilligten Arbeitsbeschaffungsanleihen und durch Leistung von $1,_{658}$ Millionen Franken, auf 6 Jahre verteilt, aus den Erträgnissen der Automobilsteuer.

Mit den Vorarbeiten für den Landerwerb wurde im Berichtsjahre begonnen. Die Weiterbehandlung und Inangriffnahme der Bauarbeiten fällt in das Jahr 1938 unter dem Vorbehalt, dass die Strasse auf dem Gebiet des Kantons Uri ebenfalls ausgeführt wird. Mit dem Bau dieser für den Fremdenverkehr wichtigen Verkehrsader Genfersee-Vierwaldstättersee wird ein jahrzehntealtes Projekt verwirklicht.

Strassenarbeiten und Arbeitsbeschaffungsanleihen.

Aus der in der Volksabstimmung vom 11. April 1937 angenommenen Arbeitsbeschaffungsanleihe von 9 Millionen sind Bauarbeiten des Staates vorgesehen für 3 Millionen, die sich verteilen wie folgt:

1. Neubau der Sustenstrasse	Fr. 1,500,000
2. Neubau des Staatsarchives	» 600,000
3. Beseitigung von Niveauübergängen und andere Strassenverbesserungen . . .	» 800,000
4. Projektierungsarbeiten (Werkprojektierung)	» 100,000
Zusammen	Fr. 3,000,000

Für die unter 3 genannten Arbeiten wurde dem Grossen Rat ein Arbeitsprogramm vorgelegt, welches am 10. Mai genehmigt wurde für folgende Arbeiten:

1. Reutigen-Oberstocken-Strasse, Korrektion	Fr. 70,000
2. Leissigen-Aeschi-Strasse	» 42,000
3. Zweisimmen-Lenk-Strasse, Ausbau in Lenk	» 30,000
4. Bern-Thun-Strasse, Ausbau	» 118,000
5. Beseitigung des Niveauüberganges zwischen Villeret und St. Immer. .	» 140,000
6. Beseitigung des Niveauüberganges bei Corgémont	» 45,000
7. Beseitigung des Niveauüberganges bei Tournedos	» 80,000
8. Beseitigung des Niveauüberganges bei Münchenbuchsee	» 110,000
9. Korrektion im Dorfe Heimiswil . .	» 30,000
Übertrag	Fr. 665,000
10. Sumiswald-Huttwil-Strasse. Korrektionen und Entwässerungen	» 45,000
11. Strassenüberführung bei Vorbourg .	» 90,000
Zusammen	Fr. 800,000

Die Arbeitsbeschaffung für Stellenlose der technischen Berufe wurde im Rahmen der im Jahre 1935 ins Leben gerufenen Werkprojektierung fortgesetzt. Der Bund bewilligte an 15 Arbeiten im Kostenvoranschlage von Fr. 66,393, Beiträge von Fr. 30,800. Eine Anzahl Geschäfte ist bei der Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung noch hängig. Von den bis jetzt bewilligten 26 Geschäften ist im Berichtsjahre über 4 solche definitiv abgerechnet worden.

Wie in den Vorjahren sind bei der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung wiederum eine Anzahl staatseigene Arbeiten zur Subventionierung angemeldet und bewilligt worden.

1. Unterhalt der Strassen. Budgetrubrik X. a. E. 1 bis 5.

Wegmeisterbesoldungen. Rubrik X. a. E. 1. Budget Fr. 1,694,000. Rechnung Fr. 1,694,000.

Infolge der Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Staatshaushalt wurde der bisherige Budgetkredit um Fr. 300,000 gekürzt. Für den Ausfall musste die Autosteuer mit Fr. 297,586.85 belastet werden.

Wie bisher umfasst diese Rubrik die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen und auf Gemeindestrassen, auf denen der Staat nach Gesetz den Wegmeister stellt. Für letztere werden nach dem Gesetz vom 14. Oktober 1934 an Stelle der direkten Wegmeisterstellung Beiträge zu Lasten der Autosteuer ausgerichtet.

Im Oberwegmeisterpersonal ist im Berichtsjahre keine Veränderung eingetreten. Von den 21 Funktionären amtieren 12 zugleich als Amtsschwellenmeister.

Die Zahl der Wegmeister beträgt 486 gegenüber 475 im Vorjahre. Durch definitive Besetzung einiger bisher durch Hilfsarbeiter besorgten Strecken hat sich die Zahl erhöht.

Strassenunterhalt. Rubrik X. a. E. 2. Budget Fr. 650,000. Rechnung Fr. 650,057.11.

Der bereits im Jahre 1933 um Fr. 200,000 gekürzte Kredit wurde infolge der Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Staatshaushalt neuerdings um weitere Fr. 200,000 reduziert.

Dieser Kredit ist vollständig ungenügend zur Bestreitung der Ausgaben des gewöhnlichen Unterhaltes der nicht ausgebauten Strassen, wie Beschaffung und Zufuhr von Kies, Unterhalt von Brücken, Durchlässen, Mauern, Schalen und dergleichen, sowie der Strassenreinigung. Für den Ausfall der gekürzten Kredite muss daher ebenfalls die Autosteuer belastet werden.

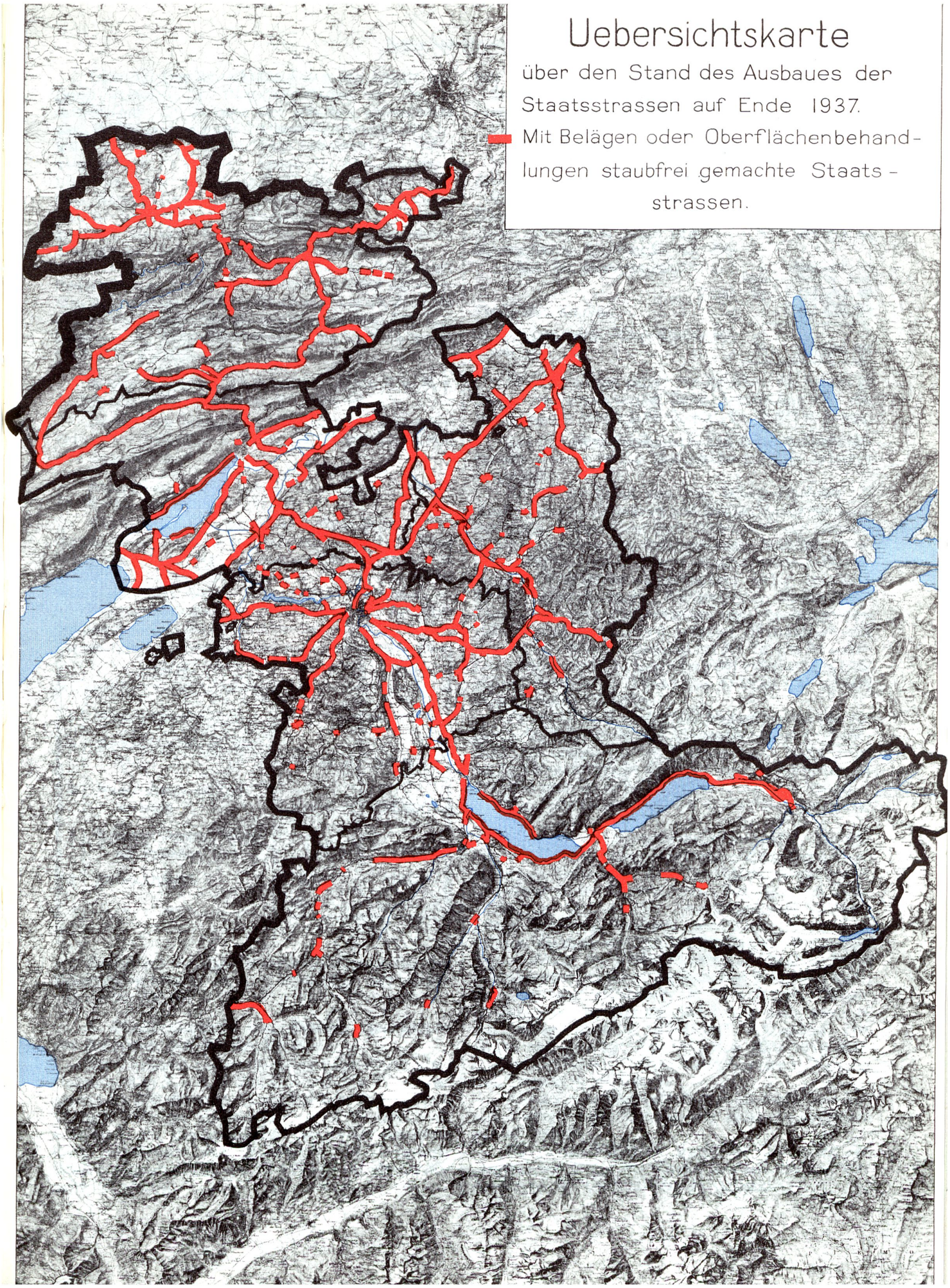
Das Strassennetz weist auf Ende 1937 eine Länge von $2291,_{448}$ km auf, dasjenige der Gemeindestrassen, für welches der Staat den Wegmeister stellt, oder jährliche Beiträge hiefür ausrichtet, $587,_{449}$ km.

Wasserschaden und Schwellenbauten. Rubrik X. a. E. 3. Budget Fr. 350,000. Rechnung Fr. 883,498.60.

Uebersichtskarte

über den Stand des Ausbaues der Staatsstrassen auf Ende 1937.

Mit Belägen oder Oberflächenbehandlungen staubfrei gemachte Staatsstrassen.



Über die Unwetterschäden haben wir bereits eingangs berichtet. Die Räumungsarbeiten und die Instandstellung der Strassen und Brücken, insbesondere auch die Fahrbarmachung des sogenannten alten Römerweges in der Schlucht von Court erforderte eine Mehrausgabe von Fr. 533,500. Durch die Regierungsratsbeschlüsse vom 27. Juli und 27. Oktober, genehmigt vom Grossen Rat am 6. September und 8. November, wurden Nachkredite von Fr. 354,000 und Fr. 179,500 bewilligt, die sich verkürzen um die zurückfliessenden Beiträge des Bundes und der Bundesbahnen.

Die Schneeräumungsarbeiten auf der Grimsel erforderten einen Betrag von Fr. 30,000. Trotz der enormen Schneemassen konnte die Strasse am 19. Juni für den durchgehenden Verkehr geöffnet werden. Die Verlängerung der Schutzgalerien durch die K. W. O. wurde im Herbst vollendet.

Brandversicherung der Brücken. Rubrik X. a. E. 4. Budget Fr. 2300. Rechnung Fr. 2058.69.

Darin sind inbegriffen die Brandversicherungskosten der hölzernen Brücken, der Wegmeisterhütten und dergleichen.

Automobilbetrieb. Rubrik X. a. E. 5. Budget Fr. 32,000. Rechnung Fr. 32,000.

Wie bisher werden aus dieser Rubrik die Ausgaben für den Automobildienst der gesamten Zentralverwaltung bestritten. Trotz der ausserordentlichen Fahrten bei Anlass der vielen Naturereignisse konnte der schon früher reduzierte Budgetbetrag eingehalten werden.

Zusammenfassend ergibt sich über die Rubriken des gewöhnlichen Strassenunterhaltes folgendes Bild:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	1,694,000. —	1,694,000. —
2	Gewöhnlicher Strassenunterhalt	650,000. —	650,057. 11
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	883,498. 60
4	Brandversicherung hölzerner Brücken	2,300. —	2,058. 69
5	Automobilbetrieb	32,000. —	32,000. —
		2,728,300. —	3.261,614. 40

Nachkredit für die Unwetterschäden gemäss den Grossratsbeschlüssen vom 6. September und 8. November Fr. 533,500.

2. Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil.

Mit Rücksicht auf die Reduktion der ordentlichen Budgetkredite X. a. E. 1, X. a. E. 2 und X. a. F. von insgesamt Fr. 600,000 wurde in der Volksabstimmung vom 11. April 1938 der Volksbeschluss vom 19. April 1931 betreffend die Beschleunigung des Strassenausbaues dahin abgeändert, dass die ursprünglich festgelegte jährliche Amortisation von Fr. 500,000 auf Fr. 250,000 reduziert wurde.

Der Reinertrag der Automobilsteuer, soweit er der Baudirektion zukommt, betrug. .	Fr. 3,890,427.45
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen, Arbeitslosenkrediten und Saldovortrag vom Vorjahre	» 773,275.47
Benzinzollanteil vom Jahre 1936 auf Grund der Ausgaben 1933—1935	» 1,394,917.—
Einnahmen, Gemeindebeiträge und Saldovortrag vom Jahre 1936 . .	» 484,074.44
Subventionen des Bundes an den Ausbau der Alpenstrassen. . . .	» 898,800.—
Total	Fr. 7,441,494.36
Verwendet wurden	» 7,291,428.29
Es ergeben sich Minderleistungen von	Fr. 150,066.07

Davon kommen jedoch für Arbeiten, die bereits in Angriff genommen waren, deren Abrechnung aber die Rechnung des Jahres 1938 belastet, Fr. 73,577 in Abzug.

Auf den **Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen** wurden in der Hauptsache folgende Arbeiten ausgeführt:

Brienzwiler-Balmi und von Brünig-Passhöhe bis Kantonsgrenze: Korrektion und Beläge; Spiezwiler-Kanderbrücke: Belag; Erlenbach-Därstetten und Saanen-Vanel: Korrektion und Belagsarbeiten; Eckhölzli-Gümligen: Umbau und Teerung; Grosshöchstetten-Biglen: Belag; Bätterkinden-Ruppoldsried: Belag im Dorf Mülchi; Büren-Leuzigen: Pflästerung in Büren; Bern-Luzern, zwischen Trubschachen und Kantonsgrenze: Belag; Sumiswald-Huttwil, zwischen Häusernmoos und Dürrenroth (Belag; desgleichen auf der Strecke Develier-Les Rangiers und Tavannes-Le Fuet zwischen Les Bois und Le Boéchet, les Sairins und St-Brais und auf der Strecke Rocourt-Réclère.

Ferner ist zu erwähnen die Inangriffnahme der Arbeiten für Beseitigung der Niveauübergänge in Rondchâtel, in Corgémont, bei Tournedos und in Vorbourg bei Soyhières, an welche der Bund aus ausserordentlichen Krediten und die S. B. B. namhafte Beiträge leisten.

Auf Nebenstrassen wurden in der Hauptsache ausgeführt:

Interlaken-Zweilütschinen-Grindelwald: Korrektion und Belag zwischen Wilderswil inklusive und Zweilütschinen-Steinschlag und Zweilütschinen-Schwendi; desgleichen in den Dörfern Aeschi, Krattigen und Lenk. Korrektion und Ausbau Steinbach-Kreuzweg-Belp; Dörfer Wattenwil, Kirchdorf und Uttigen: Belag. Korrektion, Walzung und Teerung Streitenstutz-Neuenegg. Weiterführung des Ausbaues zwischen Schönbühl und Schönbrunnen; zwischen Hagneck und Brüttelen; Arch-Grenchen und Pflästerung in Neuenstadt. Belagsarbeiten zwischen Wanzwil und Röthenbach, sowie in den Dörfern Thörigen, Rüederswil, Röthenbach und Wasen und zwischen Kreuzweg und Mötschwil; Korrektionen in Eriswil, Melchnau und Heimiswil; Walzung und Teerung in Wahlen.

Neben diesen Hauptarbeiten wurde ferner eine Anzahl kleinerer ausgeführt, die hier nicht alle angeführt werden können.

Wie in den Vorjahren, wurde für die meisten der ausgeführten Beläge eine Bauart gewählt, die eine Verminderung der Unterhaltskosten verspricht.

Über die bis Ende 1937 mit Belägen und Oberflächenbehandlungen staubfrei gemachten Staatsstrassen orientiert die beiliegende Übersichtskarte.

Die Verwendung von Autosteuer und Benzinzollanteil setzt sich wie folgt zusammen:

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	98,335.50
2. Beiträge an die Gemeinden nach den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	246,106.95
3. Beiträge an Vereinigungen für Strassenwesen	»	1,983.70
4. Ersatz auf X. a. E. 1. und X. a. F.	»	397,586.85
5. Werkprojektierung	»	113,908.60
6. Amortisation des Spezialkredites (Anleihe 1931)	»	250,000.—
7. Verzinsung desselben	»	130,009.—
8. Korrektionen, Walzungen, Belagsarbeiten und Unterhalt der ausgebauten und teilweise nicht ausgebauten Strassen	»	6,053,497.69
Total	Fr.	7,291,428.29

3. Strassen- und Brückenbauten aus dem ordentlichen Budgetkredit X. a. F. Budget Fr. 125,000. Rechnung Fr. 125,001.55.

Auch dieser Kredit, bereits im Jahre 1934 um Fr. 25,000 reduziert, wurde nochmals um Fr. 100,000 zu Lasten der Autosteuer gekürzt. Hieraus wurde in der Hauptsache eine Anzahl Brücken verstärkt und verschiedene kleinere Korrektionen ausgeführt.

4. Die Gesamtaufwendungen des Staates für das Strassenwesen pro 1937 haben nach den vorstehenden Rubriken, einschliesslich der Einnahmen, betragen:

a) ordentlicher Unterhalt, Budgetrubriken X. a. E.	Fr.	3,757,965.55
b) Strassen- und Brückenbauten X. a. F.	»	228,001.55
c) Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer.	»	5,431,789.05
d) Desgleichen aus Benzinzollanteil	»	1,859,639.24
e) Korrektionen und Aufhebung von Niveauübergängen aus der Arbeitsbeschaffungsanleihe von 9 Millionen	»	436,835.45
	Fr.	11,714,230.84
Davon kommen in Abzug die in *a*, *b* und *c* enthaltenen Beträge gemäss Ziffer 4 unter Abschnitt 2 mit zusammen	»	397,586.85
Verbleiben als Gesamtaufwendungen	Fr.	11,316,643.99

Gegenüber Fr. 10,671,908.40 im Vorjahre ergibt sich eine Mehrleistung von Fr. 644,735.53, welche auf die Beitragsleistungen des Bundes an den Alpenstrassenausbau, den Nachkredit an die Unwetterschäden und die Zuweisung aus dem Arbeitsbeschaffungskredit zurückzuführen ist.

Über die Materialverwendungen und die Kosten des Strassenbaues sind Tabellen aufgestellt worden, welche auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsicht aufliegen.

Von dem rund 700 km betragenden Netz der Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen sind auf Ende 1937 fertiggestellt insgesamt 618,232 km.

Ausserdem sind auf Nebenstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten noch 383,510 km ausgebaut und mit staubfreiem Belag versehen gewesen.

Das ausgebaute Strassennetz beträgt insgesamt $1001,_{742}$ km oder rund 44 % des Gesamtnetzes von $2291,_{448}$ km.

5. Strassenpolizei. Gestützt auf Art. 60 des Strassenbaugesetzes erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion 27 Ausnahmebewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten in Strassennähe. Ferner wurden von der Baudirektion Bewilligungen erteilt für 2 Steinbruchanlagen, 1 Holztransportanlage und verschiedene kleinere Anlagen. Auch der Kampf gegen die Strassenreklame wurde weitergeführt, eine Anzahl Gesuche um Bewilligung von Reklametafeln, insbesondere ausserhalb von Ortschaften, musste abgewiesen werden.

Die Numerierung der Hauptstrassen mit Vortrittsrecht nach dem Bundesratsbeschluss vom 26. Februar 1937 wurde durch das Strassenverkehrsamt auf Rechnung der Baudirektion teilweise durchgeführt. Dem Unterhalt der Strassensignalisation wurde alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Die besonderen Fahrvorschriften, wie sie noch für einzelne Strassenzüge bestehen, wurden teilweise beibehalten. Für verschiedene Brücken konnten die bestehenden Verkehrsbeschränkungen durch Anpassung an die neuen Belastungen aufgehoben werden.

6. Strassen- und Wegreglemente. Im Berichtsjahre wurden 3 Strassen- und Wegreglemente, sowie 4 Grundeigentümerbeitrags-Reglemente begutachtet und dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt.

E. Wasserbau.

1. Budgetrubrik X. a. G. 1. Kredit Fr. 650,000. Rechnung Fr. 650,000.83.

Darin ist inbegriffen ein Betrag von Fr. 312,970 für die Stauwehranlage in Nidau.

Über die grossen Unwetterschäden haben wir bereits im Abschnitt unter D berichtet. Die bestehenden Verbauungen haben ihren Zweck erfüllt und den ausserordentlichen Naturereignissen im grossen ganzen standgehalten. Grössere Schäden ausser derjenigen am rechten Thunerseeufer sind durch die Gewässer nicht entstanden, so dass der ordentliche Kredit ausreichte. Die Subventionierung der in Arbeit befindlichen Verbauungsprojekte für die Gewässer am Thunersee fällt ins Jahr 1938.

Im ganzen bewilligte der Bund an 20 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 1,238,200 Beiträge in der Höhe von Fr. 340,394. Der Kanton seinerseits bewilligte an 41 Objekte mit einer Kostenvoranschlagssumme von Fr. 1,756,216 Beiträge in der Höhe von Fr. 471,459.

Wie bisher wurde über sämtliche hängigen Wasserbaugeschäfte ein Verzeichnis aufgestellt, das über den Stand der Arbeiten und Verpflichtungen Aufschluss gibt. Dasselbe liegt auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsicht auf.

Im Einvernehmen mit den Pflichtigen und dem eidgenössischen Oberbauinspektorat wurden, wie üblich,

die Bauprogramme für das laufende Jahr aufgestellt und auf deren Grundlage die Verbauungs- und Korrektionsarbeiten durchgeführt. Eine Reihe derselben konnte abgeschlossen und abgerechnet werden. Die fälligen Subventionen konnten nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten ausgerichtet werden. Auch dem Unterhalt der ausgeführten Verbauungen und Korrektionen wurde, wie bisher, alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Auf Ende 1937 betrug die Zahl der hängigen Wasserbaugeschäfte 170.

Im allgemeinen bieten die Wasserbauten ganz besonders während der Winterszeit Verdienstgelegenheit für Arbeitslose.

2. Juragewässerkorrektion. Im Winter 1936/37 wurden die Arbeiten zur **Erhöhung des Hochwasserdammes am Hagneckkanal** am rechten Ufer zwischen der Walperswilbrücke und dem Beiachwald vollendet. Damit sind die beidufrigen Hochwasserdämme wieder auf der ursprünglichen Projekthöhe.

Die übrigen Unterhaltungsarbeiten sind in den normalen Grenzen geblieben.

Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion hatte auf 31. Dezember 1937 einen Stand von Fr. 769,124.15.

Zur Abklärung der Grundwasserverhältnisse im Gebiet linksseitig des Hagneckkanals zwischen Walperswilbrücke und Siselenwald und im Hagneckmoos wurde eine Expertise durchgeführt. Diese kam zum Schluss, dass im Hagneckmoos keine Beeinflussung des Grundwassers durch das Aarewasser stattfindet. Bei der Walperswilbrücke selbst ist eine gewisse Beeinflussung vorhanden. Die Wasserstände im Hagneckkanal werden aber dort durch das Kraftwerk Hagneck nicht mehr beeinflusst. Der Zustand des Mooses ist wesentlich besser als vor der Juragewässerkorrektion, aber eine vollständige Sanierung kann in diesem Torfgebiet nur erreicht werden durch eine sorgfältige Detaildrainage. Die Baudirektion hat hiefür schon vor vielen Jahren Projekte aufgestellt, und es soll nun erneut untersucht werden, ob die Grundeigentümer gewillt sind, die Ausführung der Arbeiten unter Mithilfe von Bund und Kanton an die Hand zu nehmen.

Die Bauarbeiten für das **Stauwehr Nidau** sind im Jahre 1937 weitergeführt worden. Infolge des Hochwassers im Frühjahr musste mit dem Entleeren der linksseitigen Baugrube ein Monat gewartet werden. Der Baugrund erwies sich auch am linken Ufer als gut. Die Molasse ist dicht. Auf Jahresende waren erstellt: Am rechten Ufer die Schiffschleuse mit der Öffnung 5 des Stauwehrs, am linken Ufer die Ufermauer mit dem Fischpass und die Wehröffnung 1. Der Fangdamm der Etappe 2 wurde abgebrochen. Von den Eisenkonstruktionen waren die Schützen in Öffnung 5 in Montage begriffen. Ebenso war das Windwerl in Öffnung 5 fertig montiert. Bei der Schiffschleuse waren montiert die Kranbahnträger für den Dammbalken und die Tragkonstruktionen für die Schiebetore, ebenso der Schiebebock für den Dammbalkenkran.

Im Jahre 1938 wird die zweite Öffnung von links gebaut werden, und auf Ende des Jahres soll die vierte und letzte Baugrube in Betrieb sein.

Die Gesamtbaukosten für die Arbeiten der Gruben waren bis Jahresende Fr. 2,075,815.35 und blieben damit innerhalb des Kostenvoranschlages. An Arbeitsstunden wurden bis Ende 1937 295,064 aufgewendet.

3. Budget und Rechnung des Wasserbaukredites X. a. G. 1 stellen sich wie folgt:

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	650,000.—	650,000. 83
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000.—	9,001. —
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	67,000.—	57,642. 05 [1]
4. Juragewässerkorrektion II, Äufnung des Schwellenfonds . .	43,850.—	43,850. —
	769,850.—	760,493. 88

[1]) Darin sind nicht inbegriffen die Ausgaben für die Erhöhung der Hochwasserdämme in Hagneck gemäss Grossratsbeschluss vom 9. Sept. 1935. Diese betrugen pro 1937 Fr. 80.413. —.

Aus dem in der Volksabstimmung vom 26./27. August 1933 genehmigten Notstandskredit von Fr. 330,000 wurden Fr. 36,506.90 verausgabt.

4. Schwellenreglement und Kataster. Dem Regierungsrat wurden zur Genehmigung vorgelegt: Spiez, Reglement und Kataster für die Kander; Turbach, Weg- und Schwellenmoderation, Reglement und Kataster; Delsberg, Schwellenreglement und Kataster; Ferenbalm, Schwellenreglement und Kataster, und Cortébert, Schwellenreglement.

Gestützt auf § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 wurden unter öffentliche Aufsicht gestellt: Fahrni-, Lueger- und Faulbach in der Gemeinde Brienzwiler; Marchgraben und Hohneggraben in den Gemeinden Zweisimmen und Saanen und der Spiggenbach im Kiental, Gemeinde Reichenbach.

5. Wasserpolizei. Gestützt auf §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden vom Regierungsrat bewilligt: 3 Überbrückungen, 1 Kanalisationsleitung, 2 Wasserentnahmeanlagen, 1 Ufermauer und 1 Schwimmbadanlage.

Die Baudirektion bewilligte 5 Holzflössungen, 6 Abwasserleitungen, 1 Kabelanlage, 1 Überbrückung und verschiedene Bauanlagen.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Infolge Neubelebung der Wirtschaft stieg auch der Konsum an elektrischer Energie ganz wesentlich. Die Bernischen Kraftwerke gaben im Jahre 1937 643 Millionen kWh ab gegenüber 590 Millionen im Jahre 1936. In den Kraftwerken Oberhasli stieg die Stromproduktion von 231 auf 259 Millionen kWh, was einer Produktionsvermehrung von 11,7 % entspricht. Die Produktion war damit um mehr als 25 % grösser als der bei der Projektierung errechnete Mittelwert. Infolge des Mehrkonsums an elektrischer Energie konnte auch die gesamte Energie des neu in Betrieb genommenen Etzel-

werkes abgesetzt werden, so dass wegen dieses Werkes kein Energieüberfluss entstanden ist.

In bezug auf die zweite Stufe der Kraftwerke Oberhasli ist die Situation so, dass die Bernischen Kraftwerke momentan noch nicht die ganze Kraftproduktion absetzen können, und deshalb kann der Bau noch nicht in Angriff genommen werden. Es wird deshalb versucht, für die dortige Kraftproduktion die notwendigen neuen Abnehmer zu finden, damit der Ausbau erfolgen kann. Der Ausnützung unserer Wasserkräfte kommt nicht nur ganz allgemein eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung zu, sondern der Kanton erhält in Form von Wasserrechtsabgaben und Steuern auch direkte finanzielle Zuschüsse.

G. Vermessungswesen.

1. Allgemeines.

Die Umarbeitung bestehender Vermessungswerke und deren Anpassung an die neuen Bedürfnisse ist auch im Jahr 1937 weitergefördert worden. Im ganzen befinden sich nun 405 Vermessungswerke in Übereinstimmung mit dem Grundbuch. Sie werden in Zusammenarbeit mit den Grundbuchführern durch die Kreisgeometer nachgeführt.

Die Gemeinde Guttannen hat beschlossen, die Grundbuchvermessung im Dorf und über das landwirtschaftlich bebaute Gebiet durchführen zu lassen. Die eidgenössische und kantonale Subvention wurden zugesagt, und die Arbeiten sind bereits vergeben worden. Es ist zu hoffen, dass das Beispiel dieser entlegenen Gebirgsgemeinde andere Gemeinden des Oberlandes anspornen wird, ihrer Vermessungspflicht ebenfalls gerecht zu werden.

Die begonnenen Triangulations-, Neuvermessungs- und Übersichtsplanarbeiten wurden normal weitergeführt.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Im Berichtsjahr traten weder neue eidgenössische noch kantonale gesetzliche Erlasse in Kraft.

3. Grenzbereinigungen.

a) **Schweizergrenze Bern-Frankreich.** Die schon im Jahre 1935 begonnene Generalrevision der Landesgrenzvermarkung wurde weitergeführt. Die im Berichtsjahr revidierte Grenzstrecke reicht von Damvant bis zu der Grotte von Réclère. Ferner wurden bereits Teile der Grenzzüge längs den Gemeinden Roche d'Or und Bressaucourt in Ordnung gebracht. Die Arbeiten werden im Jahr 1938 weitergeführt.

b) **Kantonsgrenze Bern-Solothurn.** Im Berichtsjahr konnte diese Arbeit nicht weitergeführt werden. Sie wird grosse Kosten verursachen. Es muss daher vor allem über die Kostentragung eine Einigung erzielt werden, was bis jetzt nicht möglich war.

c) **Kantonsgrenze Bern-Obwalden und Bern-Nidwalden.** Die Anfertigung der Grenzpläne musste verschoben werden; sie wird erfolgen, sobald die Gemeindepläne verifiziert sind.

d) **Gemeindegrenzbereinigungen.** Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen 12 Grenzbereinigungen und Verlegungen genehmigt, nämlich: Bern-Köniz, Tägertschi-Konolfingen, Herbligen-Oppligen, Tägertschi-Münsingen, Corban-Courchapoix, Kappelen-Worben, Bémont-Saignelégier, Häutligen-Niederwichtrach, Herbligen-Oppligen, Epsach-Hermrigen, Biel-Nidau, Burgdorf-Heimiswil.

4. Grundbuchvermessung.

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Von den eidgenössischen Behörden wurden die abgeschlossenen Arbeiten in der Triangulationsgruppe Scherli, Sektion Laupen, geprüft und genehmigt.

Die Gruppe Meiringen ist soweit fertiggestellt, dass das Operat im Frühjahr 1938 den eidgenössischen Behörden zur Prüfung und Genehmigung überwiesen werden kann.

Im zweiten Teil der Sektion Laupen, Gruppe Laupen, sind alle Feldarbeiten ausgeführt worden.

Die Revision der Triangulationspunkte der Sektion Aarwangen wurde beendet und von den eidgenössischen Behörden genehmigt.

In der Triangulationssektion Jura III, Delsberg-Laufen und in der Sektion VI Obersimmenthal wurde mit der periodischen Revision der Punkte begonnen.

An 46 Punkten aus verschiedenen Triangulationen mussten Nachführungsarbeiten vorgenommen werden.

b) **Kantonale Nivellemente.** Die Nivellementszüge Vicques-Courchapoix-Mervelier-Scheltenpass und Courchapoix-Montsevelier-Mervelier wurden revidiert, ergänzt und neu nivelliert. In diesen Sektoren wurden alle trigonometrischen Punkte, die als Grundlage der trigonometrischen Höhenbestimmung dienen, neu einnivelliert.

Für die Höhengrundlage für das Berggebiet der Triangulationssektion Schwarzenburg wurden die Züge Riffenmatt-Schwarzenbühl-Gantristhütte-Gurnigel-Rüti, Gantristhütte-Schwefelberg-Sangernboden und Riffenmatt-Laubbach-Guggersbach mit Bolzen versichert und nivelliert.

6 Nivellementspunkte von verschiedenen Zügen mussten infolge Strassenkorrektionen oder Zerstörung von Gebäuden ersetzt werden.

c) **Parzellarvermessungen.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt und subventioniert wurde die Neuvermessung von Bern Los VI.

Taxiert wurde die Neuvermessung von Guttannen Los I, und es wurde auch der Vermessungsvertrag abgeschlossen.

Es waren in Arbeit: Utzenstorf, Thun Los III, Delsberg Los I, Les Genevez Los I, Unterseen Los I, Därstetten Berg- und Talgebiet, Oberwil Berggebiet, Lyss Zusammenlegungsgebiet und Bure Los I.

d) **Übersichtspläne.** Auf Ende 1937 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

Im Jura in 125 Gemeinden mit	1222 km²
Im alten Kantonsteil über.	886 »
Total genehmigt	2108 km²

In Arbeit sind:

Im Jura 10 Gemeinden	97 km²
Im alten Kantonsteil	373 »
Total in Arbeit	470 km²

e) **Güterzusammenlegungen.** Neue Unternehmen konnten in diesem Jahr nicht in Angriff genommen werden. In Grafenried, Lyss, Bargen-Kallnach und Soyhières wurde der Wegbau abgeschlossen. Weiter sind noch in Arbeit Jegenstorf und Münchenbuchsee.

f) **Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten.** Im Berichtsjahr ist von den in Umarbeitung begriffenen Vermessungswerken des alten Kantonsteils dasjenige der Gemeinde Pohlern fertigbereinigt worden. Die Anzahl dieser mit dem Grundbuch in Übereinstimmung stehender Operate beträgt heute 296. Noch nicht bereinigt sind 9 Operate.

Von den im neuen Kantonsteil in Ausführung stehenden Ergänzungen von Vermessungswerken sind die bezüglichen Arbeiten an den Operaten der Gemeinden Mont-Tramelan und Vendlincourt beendigt worden. Von den 148 Vermessungswerken jurassischer Gemeinden sind nunmehr 109 von den eidgenössischen Behörden als Grundbuchvermessungen anerkannt. 11 weitere sind vom Regierungsrat genehmigt, 24 andere sind in Ergänzung begriffen, und bei 4 Operaten ist diese noch nicht angeordnet.

Die Durchführung von Vermarkungsrevisionen ist auch in diesem Jahr nur in einigen wenigen Gemeinden fortgesetzt worden; neue in weiteren Gemeinden wurden keine begonnen.

g) **Vorschüsse des Staates an Vermessungsarbeiten.** Gestützt auf die Dekrete vom 29. November 1838, 8. Dezember 1845, 22. November 1866 und 26. Februar 1930 werden Vorschüsse an die Gemeinden ausgerichtet:

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 1. Januar 1937.	Fr. 647,724.35
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse ausgerichtet im Betrage von	» 358,056.65
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1937 die Summe von. . . .	Fr. 309,007.55
Es bleiben also ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von.	» 696,773.45

Was in der Botschaft zum Dekret zur Förderung der Grundbuchvermessung, vom 26. Februar 1930, gesagt worden ist, trifft nun ein. Die jährlich zu leistenden Vorschüsse sind grösser als die Rückzahlungen. Es ist aber die Sicherheit vorhanden, dass diese Vorschüsse durch eidgenössische Subventionen, die jährlich im Budget des Kantons eingestellten Beträge und die Rückzahlungen der Gemeinden amortisiert werden.

Das Dekret zur Förderung der Grundbuchvermessung hat sich, wie die entsprechenden für den Jura in den Jahren 1838 und 1845 erlassenen Dekrete, sehr gut ausgewirkt. Nur mit Hilfe der auf Grund dieser Dekrete zu gewährenden Vorschüsse war und ist es möglich, das Vermessungsprogramm durchzuführen.

h) **Bundesbeiträge.** Die im Jahre 1937 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung (Nachführung)	Fr. 2,026.40
» Neuvermessungsarbeiten	» 42,840.60
» topographische Übersichtspläne .	» 51,230.45
» Nachführung bestehender Vermessungswerke, Umarbeitungen und Ergänzungen	» 59,701.35
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 155,798.80

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1937.

Budgetrubrik X a	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	186,610	—	184,642	35	—	—	1,967	65
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	179,445	—	178,322	05	—	—	1,122	95
C. Staatsgebäude, Unterhalt	537,500	—	529,713	05	—	—	[1]) 7,786	95
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	390,000	—	389,998	45	—	—	1	55
E. Strassenunterhalt	2,728,300	—	3,261,614	40	[2]) 533,314	40	—	—
F. Neue Strassen- und Brückenbauten.	125,000	—	125,001	55	1	55	—	—
G. Wasserbauten	702,850	—	702,851	28	1	23	—	—
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	38,805	—	35,918	60	—	—	2,886	40
I. Vermessungswesen	123,600	—	123,680	85	80	85	—	—
Total	5,012,110	—	5,531,742	53	533,398	03	13,765	50
					Mehrausgabe		519,632	53

[1]) Infolge nicht vorgenommener Pfrundloskäufe.

[2]) Bedingt durch Hochwasserschaden. Grossratsbeschluss vom 6. September 1937 Fr. 354,000. Grossratsbeschluss vom 8. November 1937 Fr. 179,500.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Heil- und Pflegeanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	100,000	—	11,805	20	659	05	11,146	15
Automobilsteuer	3,500,000	—	5,431,789	05	1,618,477	05	3,813,312	—
Benzinzollanteil	1,000,000	—	1,859,639	24	278,181	80	1,581,457	44
Ausserordentliche Strassenarbeiten								
a) Spezialkredit Fr. 420,000 (Anleihen 1933)	—	—	223	30	—	—	223	30
b) Spezialkredit Fr. 330,000 (Anleihen 1933)	—	—	36,506	90	—	—	36,506	90
Juragewässerkorrektion inklusive Hochwasserdämme.	67,000	—	138,055	05	66,723	—	71,332	05
					Total		5,513,977	84

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr).

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Die schon kurz vor Jahresbeginn zufolge der Frankenkurssenkung eingetretene Verkehrsbelebung hat in 1937 besonders bei den dem Fremdenverkehr, dem Gütertransit und der Exportwirtschaft dienenden Eisenbahnen eine erfreuliche Steigerung erfahren. Am ausgeprägtesten gestaltete sich die Verbesserung bei der Lötschbergbahn, doch kann auch bei diesem Unternehmen noch lange nicht von einer vollständigen Erholung gesprochen werden. Die ausschliesslich oder vorwiegend auf den Binnenverkehr angewiesenen Dekretsbahnen verspürten nur eine geringe Verbesserung oder erlitten unter dem Einfluss der eingetretenen Materialverteuerung vereinzelt sogar Rückschläge.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen bernischen Privatbahnen belaufen sich in 1937 auf rund Fr. 29,010,000 (Fr. 24,798,000), sind also im Vergleich zum Vorjahr um Fr. 4,212,000 angestiegen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Erneuerungskosten) betragen rund Fr. 22,720,000 (Fr. 21,555,000), verzeichnen somit eine Zunahme um Fr. 1,165,000. Für das Berichtsjahr resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von $78,_3$ ($86,_9$). Der erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 6,290,000 (Fr. 3,243,000) ist um Fr. 3,047,000 höher als im Vorjahr. Die dergestalt zustande gekommene ansehnliche Ergebnisverbesserung vermag leider die Sorgen um die nächste Zukunft nicht zu beheben, da gleich nach Jahresschluss ein fühlbarer Rückgang des Gütertransitverkehrs über den Lötschberg eintrat, der pro 1938 eine gewisse Abschlussverschlechterung herbeizuführen droht.

Die nachfolgenden Tabellen orientieren über die Entwicklung seit dem ersten nachkriegszeitlichen Tiefstandjahr 1921:

a) Normalspurbahnen ohne B. L. S.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
1921	13,271,000	12,650,000	621,000
1922	13,294,000	10,991,000	2,303,000
1923	14,215,000	11,115,000	3,100,000
1924	14,203,000	11,208,000	2,995,000
1925	13,552,000	10,795,000	2,757,000
1926	13,060,000	10,693,000	2,367,000
1927	13,061,000	10,673,000	2,388,000
1928	13,708,000	10,474,000	3,234,000
1929	13,971,000	10,745,000	3,226,000
1930	13,526,000	10,988,000	2,538,000
1931	13,462,000	11,024,000	2,438,000
1932	12,477 000	10,544,000	1,933,000
1933	12,269,000	10,325,000	1,944,000
1934	12,020,000	10,156,000	1,864,000
1935	11,250,000	9,921,000	1,329,000
1936	10,715,000	9,345,000	1,370,000
1937	11,260,000	9,684,000	1,576,000

b) Berner Alpenbahn.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
1921	12,582,000	8,041,000	4,541,000 (grosse Reparationskohlentransporte)
1922	9,567,000	7,448,000	2,119,000
1923	9,194,000	6,957,000	2,237,000
1924	10,932,000	7,468,000	3,464,000
1925	10,260,000	7,644,000	2,616,000
1926	11,187,000	8,414,000	2,773,000
1927	12,020,000	8,420,000	3,600,000
1928	12,372,000	8,532,000	3,840,000
1929	13,127,000	8,729,000	4,398,000
1930	12,414,000	8,615,000	3,799,000
1931	11,529,000	8,575,000	2,954,000
1932	9,660,000	7,983,000	1,677,000
1933	9,573,000	7,815,000	1,758,000
1934	9,760,000	7,728,000	2,032,000
1935	9,333,000	7,662,000	1,671,000
1936	8,844,000	7,411,000	1,433,000
1937	11,942,000	8,111,000	3,831,000

c) Schmalspurbahnen.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
1921	6,809,000	5,788,000	1,021,000
1922	6,516,000	5,525,000	991,000
1923	7,144,000	5,433,000	1,711,000
1924	7,407,000	5,519,000	1,888,000
1925	7,773,000	5,694,000	2,079,000
1926	7,380,000	5,637,000	1,743,000
1927	7,687,000	5,685,000	2,002,000
1928	8,142,000	5,848,000	2,294,000
1929	8,230,000	5,947,000	2,283,000
1930	8,001,000	5,920,000	2,081,000
1931	7,299,000	5,918,000	1,381,000

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
1932	6,168,000	5,542,000	626,000
1933	5,918,000	5,295,000	623,000
1934	5,812,000	5,223,000	589,000
1935	5,524,000	5,061,000	463,000
1936	5,239,000	4,799,000	440,000
1937	5,808,000	4,925,000	883,000

d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen.

1921	33,218,000	27,298,000	5,920,000
1922	29,924,000	24,720,000	5,204,000
1923	31,223,000	24,210,000	7,013,000
1924	33,245,000	24,900,000	8,345,000
1925	32,383,000	24,850,000	7,533,000
1926	31,628,000	24,745,000	6,883,000
1927	32,768,000	24,778,000	7,990,000
1928	34,221,000	24,854,000	9,367,000
1929	35,328,000	25,421,000	9,907,000
1930	33,941,000	25,523,000	8,418,000
1931	32,290,000	25,517,000	6,773,000
1932	28,305,000	24,069,000	4,236,000
1933	27,760,000	23,435,000	4,325,000
1934	27,592,000	23,107,000	4,485,000
1935	26,107,000	22,644,000	3,463,000
1936	24,798,000	21,555,000	3,243,000
1937	29,010,000	22,720,000	6,290,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1930	75,2
1922	80,0	1931	79,1
1923	77,0	1932	85,0
1924	75,0	1933	84,4
1925	77,0	1934	83,7
1926	78,0	1935	86,7
1927	75,6	1936	86,9
1928	72,6	1937	78,3
1929	71,9		

Die in der Staatsrechnung zur Buchung gelangten Zinserträgnisse der Beteiligungskapitalien (jeweils auf den im Vorjahr von den Bahngesellschaften herausgewirtschafteten Ertrag Bezug habend) betrugen in % des Buchwertes:

1926	1,19 %
1927	1,37 %
1928	1,99 %
1929	2,35 %
1930	1,91 %
1931	1,92 %
1932	0,88 %
1933	0,95 %
1934	0,96 %
1935	0,81 %
1936	0,72 %
1937	0,69 %

Der verfügbare Ertrag für Fremdkapitalverzinsung, Amortisation, Abschreibungen, Reservestellungen (exklusive Erneuerungsfonds-Einlagen) und Eigenkapitalverzinsung hat in % des ertragsberechtigten Kapitals betragen:

1926	1,95 %
1927	2,11 %
1928	2,43 %
1929	2,41 %
1930	1,96 %
1931	1,50 %
1932	0,70 %
1933	0,60 %
1934	0,75 %
1935	0,46 %
1936	0,39 %

(Die Berechnungen pro 1937 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

Fusionen waren im Berichtsjahr nicht möglich. Es ist bekannt, dass der Bund im Zusammenhang mit der von ihm erwogenen Beteiligung an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender, privater Eisenbahnunternehmungen auch Bedingungen organisatorischer Natur geltend machen wird. Die unter Herrn alt Kreisdirektor Dr. Herold arbeitende Spezialkommission befasste sich sowohl mit der Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfes als auch dem Studium des Organisationsproblems. Es müssen zunächst also die in naher Aussicht stehenden Vorschläge des Bundes abgewartet werden.

In der Angelegenheit der neutralen schweizerischen **Zentralisierung der Verkehrsabrechnung** brachte das Berichtsjahr noch keinen Entscheid.

Die **Krisenhilfe** gemäss Bundesbeschluss vom 13. April 1933 kam der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn und der Tavannes-Noirmont-Bahn zugute, wobei der SEVA-Hilfsfonds herangezogen wurde. Der Saignelégier-Glovelier-Bahn, Solothurn-Niederbipp-Bahn, Langenthal-Jura-Bahn und Langenthal-Melchnau-Bahn konnten teils aus SEVA-Geldern, teils aus einem Budgetkredit Defizitdeckungsbeiträge gewährt werden.

Die finanzielle **Bundesbahn- und Privatbahnsanierung** ist im Berichtsjahr noch nicht in ein entscheidendes Stadium getreten. Am 23. April 1937 erschien die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurfe eines Bundesgesetzes über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnunternehmungen. Der Bundesrat hat damit den Willen zu einer verständnisvollen Lösung des so dringlichen Sanierungsproblems bekundet, und wir geben der Erwartung Ausdruck, dass die Angelegenheit bald zu dem unbedingt notwendigen guten Ende gebracht werden könne.

Finanzsanierungen bernischer Dekretsbahnen kamen im Berichtsjahr nicht zum Abschluss, doch bestehen pendente Fälle.

Im Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** konnte der so notwendige gerechte Interessenausgleich immer noch nicht herbeigeführt werden. Am 18. Juni 1937 verabschiedete der Bundesrat zwar eine Botschaft nebst Entwurf zu einem Bundesbeschluss über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen, doch gelangte diese Vorlage

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1937.

Gesellschaft	1937 Einnahmen	1937 Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	1937 Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	11,184,000	7,458,000	+ 3,726,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	758,000	653,000	+ 105,000
Spiez-Erlenbach-Bahn	428,000	241,000	+ 187,000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	587,000	444,000	+ 143,000
Bern-Neuenburg-Bahn	1,854,000	1,691,000	+ 163,000
Gürbetalbahn	1,271,000	1,084,000	+ 187,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	479,000	429,000	+ 50,000
Burgdorf-Thun-Bahn	1,887,000	1,570,000	+ 317,000
Emmentalbahn	1,905,000	1,490,000	+ 415,000
Solothurn-Münster-Bahn	650,000	535,000	+ 115,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	620,000	570,000	+ 50,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	487,000	481,000	+ 6,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	291,000	334,000	— 43,000
Freiburg-Murten-Ins-Bahn	419,000	397,000	+ 22,000
Sensetalbahn	127,000	150,000	— 23,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	130,000	144,000	— 14,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	125,000	124,000	+ 1,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	1,123,000	774,000	+ 349,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,482,000	1,282,000	+ 200,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	369,000	318,000	+ 51,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	685,000	547,000	+ 138,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,198,000	990,000	+ 208,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	163,000	180,000	— 17,000
Langenthal-Jura-Bahn	112,000	126,000	— 14,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	93,000	100,000	— 7,000
Biel-Meinisberg-Bahn	32,000	43,000	— 11,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	203,000	202,000	+ 1,000
Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	182,000	187,000	— 5,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	166,000	176,000	— 10,000
Total	29,010,000	22,720,000	+ 6,290,000
Ergebnis 1936	24,798,000	21,555,000	+ 3,243,000
Ergebnis 1935	26,107,000	22,644,000	+ 3,463,000

bis zum Jahresschluss nicht zu einer abschliessenden Behandlung.

Die SESA (Schweizerische Express AG.) vermittelte den schweizerischen Bahnverwaltungen Frachteinnahmen in der Höhe von rund 14 Millionen Franken. Sie berechnet den durch den Gütertransport auf der Strasse verursachten Einnahmenausfall der Bahnen auf ca. 25 Millionen Franken, wovon etwa 22 Millionen Franken auf die S. B. B. entfallen. Der internationale Autotourismus ergab in 1937 eine Rekordfrequenz, doch zeigte sich, dass mindestens drei Viertel aller Übernachtungen von Auslandgästen auf Eisenbahnreisende entfallen. Die SESA baute ihren Camionnagedienst im Sinne der Eisenbahnergänzung weiter aus; 4702 Ortschaften und Weiler sind nun im Genusse des Franko-Domizil-Dienstes.

Der **Verkehrswerbung und der Fremdenverkehrsförderung** wurden auch im Berichtsjahr alle Beachtung geschenkt. Dank der SEVA-Reinerträgnisse war im psychologisch günstigsten Zeitpunkte, d. h. im Anschluss an die Senkung des Frankenkurses, eine kräftige und sehr erfolgreiche Auslandwerbung möglich.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden sowohl von den Bundesbahnen als auch den Dekretsbahnen durchgeführt. Besonders erwähnen möchten wir die Vollendung des Umbaues der S. B. B.-Strecke Moutier-Sonceboz auf elektrischen Betrieb. Leider erfuhr die Freude über diesen Fortschritt ein jähes Ende, da vom 27. März 1937 hinweg eine Terrainrutschung grossen Ausmasses in der Mitte der Schlucht zwischen Court und Moutier die Bahnanlage zerstörte.

Ein Postautomobildienst zwischen den Stationen Court und Moutier diente vom 4. Mai 1937 hinweg als Notbehelf; am 3. Oktober 1937 konnte der Verkehr nach Erstellung eines Holzsteges durch Umsteigen bewerkstelligt werden. Der durchgehende Eisenbahnverkehr wird aller Voraussicht nach erst gegen Ende des Jahres 1938 möglich sein.

Das Jahr 1937 war überhaupt reich an **Unwetterkatastrophen,** die bei verschiedenen Transportanstalten Verkehrsunterbrüche bewirkten. Wir erinnern in diesem Zusammenhange z. B. an die Zerstörung der Mahnkinnbrücke bei Ausserberg (B. L. S.-Südrampe) durch eine Lawine und an die vom Suldbach in Mülenen angerichteten Verheerungen. Die energische und zielbewusste Inangriffnahme der gebotenen baulichen und betrieblichen Massnahmen sorgte jeweils innert kürzester Frist für die Wiederherstellung der Anlagen.

Hervorheben möchten wir sodann noch die im Berichtsjahr begonnene und fast zu Ende geführte **Elektrifizierung der Sensetalbahn.** Dank der Erhältlichmachung erheblicher Beiträge à fonds perdu aus Arbeitsbeschaffungskrediten und Verbesserungsfonds, dank auch eines neuerlichen Opferwillens der interessierten Gemeinden, konnte dieser Umbau ermöglicht werden.

Die **Beseitigung von Niveauübergängen** machte auch im Berichtsjahr weitere Fortschritte. In Angriff genommen wurden die Übergänge in Rondchâtel, in Corgémont, bei Tournedos und in Vorbourg b. Soyhières. Weitere grosse Projekte sind in Abklärung begriffen.

Auch der **Leichtverkehr** hat im Berichtsjahr sowohl bei den Bundesbahnen als auch bei den bernischen Dekretsbahnen (vorab der Lötschbergbahn-Betriebsgruppe) eine weitere Förderung erfahren. Die gebieterisch notwendige Reduktion des toten Gewichtes führte zwangsläufig zur Erteilung von Konstruktionsaufträgen für mehrgliedrige Leichtkompositionen und Leichtanhängern.

Die **S. B. B.-Bahnhofumbauten** nehmen ihren programmgemässen Fortgang. Im Vordergrund steht die Verlegung der Zufahrtslinie zwischen Wilerfeld und Bern und deren Ausbau auf zwei Doppelspuren. Die Erdarbeiten im Wilerfeld sind beendigt, und mit den Viaduktbauten über die Talwegmulde sowie mit dem Aare-Übergang konnte im März 1937 begonnen werden. Im Aufnahmsgebäude wurden verschiedene Instandstellungs- und Umbauarbeiten durchgeführt.

Für die Arbeiten betreffend den Ausbau des **S. B. B.-Bahnhofes Burgdorf** und die Beseitigung des Niveauüberganges der Kirchbergstrasse sind bekanntlich vier Winter-Bauetappen vorgesehen; zwei dieser Etappen sind bereits durchgeführt.

In üblicher Weise fügen wir diesen allgemeinen Ausführungen noch einige Bemerkungen über das **Betriebsergebnis der S. B. B.** bei.

Die Gesamtverkehrseinnahmen der S. B. B. betrugen in Millionen Franken:

1929	$401,_9$
1930	$391,_2$
1931	$373,_5$
1932	$330,_8$
1933	$324,_2$
1934	$321,_3$
1935	$303,_0$
1936	$279,_3$
1937	$323,_6$

Die Verkehrseinnahmen sind folglich im Vergleich zum Vorjahr um $44,_3$ Millionen Franken gestiegen. Die Betriebsrechnung verzeigt bei rund 338 Millionen Franken Einnahmen und rund 225 Millionen Franken Ausgaben einen Einnahmen-Überschuss von rund 113 Millionen Franken, d. h. 51 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst ab mit einem Ausgaben-Überschuss von rund $14,_5$ Millionen Franken, gegen $67,_7$ Millionen Franken im Vorjahr; die im Berichtsjahr eingetretene Verbesserung beläuft sich somit auf rund $53,_2$ Millionen Franken.

2. Schiffahrt.

Die Kontrolle der nicht nach Bundesgesetz konzessionierten Schiffahrt wurde auch im Berichtsjahr nach Massgabe der Vorschriften des Polizeireglementes betreffend Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern, vom 28. Januar 1916, sowie des interkantonalen Reglementes betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee und auf den Kanälen der Zihl und der Broye, vom 18. März 1936, von den kantonalen Schiffahrtsaufsehern durchgeführt. Die Revision des kantonalen Schiffahrtspolizeireglementes ist im Berichtsjahr noch nicht in Angriff genommen worden, da auf Grund des neuen interkantonalen Reglementes noch Erfahrungen gesammelt werden müssen.

Die **Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft** war auch im Berichtsjahre gezwungen, die in verschiedenen Grossratsbeschlüssen festgelegte Finanzunterstützung des Staates und der interessierten Gemeinden in Anspruch zu nehmen.

Am Bieler- und Thunersee konnten im Berichtsjahr verschiedene **Ländtebauten** in Angriff genommen werden.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr.

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde im Berichtsjahre beibehalten.

Hinsichtlich der Bewegungen im Konzessionsbestand verweisen wir auf die im Abschnitt E angeführte Zusammenstellung.

4. Konzessionierter Flugverkehr.

Wir blicken auf das erste Betriebsjahr der neuen Organisation zurück, die bekanntlich die Aufteilung in eine selbständige Flugplatzgenossenschaft und eine ALPAR Schweizerische Luftverkehrs AG. brachte. Der im Budget der laufenden Verwaltung enthaltene, für Defizitdeckungen bestimmte Kredit von Fr. 30,000 musste vollständig in Anspruch genommen und auf die beiden Organisationen verteilt werden. Die ALPAR erhielt Fr. 20,000 und die Flugplatzgenossenschaft Fr. 10,000. Die ALPAR verzeichnete eine weitere Zunahme im Linienverkehr, wogegen eine Belebung auf dem Gebiete der Rund-, Alpen- und Sonderflüge leider nicht eintrat. Bei einem am 10. September 1937 erfolgten bedauerlichen Unfalle kamen zwei englische Passagiere und der sehr verdiente Chefpilot ums Leben; das zweimotorige Koolhoven-Flugzeug zerschellte vollständig, vermochte aber unter Heranziehung der Erneuerungsreserven ersetzt zu werden.

B. Fahrpläne.

Unter dem Einfluss der seit der Frankenkurssenkung eingetretenen Verkehrsbelebung war es möglich, eine ganze Reihe weiterer Fahrplanverbesserungen sowohl bei den Bundesbahnen als auch bei den Privatbahnen zu verwirklichen. Der zunehmende Ausbau des Leichtverkehrs half mit, verschiedene Fahrplanlücken zu schliessen.

Die Fahrpläne der konzessionierten Automobillinien und die Flugpläne des konzessionierten Luftverkehrs geben uns nicht zu Bemerkungen Anlass.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

Die Sparnotwendigkeit zwingt uns wiederum, den Verwaltungsbericht zu kürzen und uns zu beschränken auf eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in der vorstehenden Übersichtstabelle (Seite 165). Für die Erhebung von Einzelheiten verweisen wir auf die gedruckten Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der Gesellschaften.

D. Projektierte Bahnen.

Im Berichtsjahr wurde kein vom Bunde konzessioniertes Bahnprojekt in Angriff genommen. Dagegen wurde die Luftseilbahn Adelboden-Engstligenalp erstellt und dem Betriebe übergeben. Es handelt sich hier um eine jener nur vier Passagiere fassenden Kleinunternehmen, die in erster Linie land- und forstwirtschaftlichen Zwecken dienen und demzufolge keine Bundeskonzession benötigen. Die Konzessionshoheit steht in diesen Fällen dem Kanton zu, der aber auch die Aufsicht auszuüben hat.

Rechtlich analog liegen die Verhältnisse für die sogenannten Skilift-Anlagen. Demgemäss hatten wir uns mit der Konzessionierung und Überwachung der im Berichtsjahr erstandenen Skilift-Anlage Mürren/Unterwald-Schiltgrat zu befassen.

E. Eisenbahn-, Automobil- und Aufzugskonzessionen.

Im Jahre 1937 wurden zuhanden der Bundesbehörden bzw. des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen.

Skilift Mürren/Unterwald-Schiltgrat.

Schlittenaufzug Waldegg-Hochwald (Gemeinde Beatenberg).

b) Provisorische Konzessionen.

Kraftwagenkonzession Arbeiterkurse Grenchen-Arch-Leuzigen und -Dotzigen (Winter).
» Arbeiterkurse Meinisberg-Lengnau-Grenchen und -Pieterlen (Winter).

c) Konzessionserneuerungen.

Kraftwagenkonzession Aarberg und Umgebung.
» Autobusbetrieb Kandersteg.
» Oberaargauische Automobilkurse AG.
» Signau-Eggiwil-Röthenbach (inkl. Schüpbach-Langnau i. E.).
» Interlaken-Wilderswil.
» Burgdorf und Umgebung.
» Städtische Transportanstalten Biel: Autobusfahrten Biel/Bahnhof-Beaumont/Spital.
» Stadtomnibus Bern (Bern-Felsenau-Bremgarten).
» Biel/Bahnhof-Flugplatz Bözingen.
» Steffisburg-Oberdiessbach.
» Koppigen und Umgebung.
» Greyerzer Bahnen (Tafers-Schwarzenburg, Bellegarde-Boltigen und Plaffeien-Sangernboden).
» Thun-Strandbad Dürrenast.

d) Konzessionsausdehnungen.

Kraftwagenkonzession Autobusbetrieb Kandersteg (bis Bahnhof Kandersteg).
» Thun-Stocken-Gürbetal (Teilstrecke Wahlen-Uebeschi; Sommer).
» Oberaargauische Automobilkurse AG. (Arbeiterkurs Herzogenbuchsee/Bahnhof-Sonnenplatz).
» Bern-Flugplatz Belpmoos (auch Winterbetrieb).

e) Fristverlängerungen.

Konzession Standseilbahn Grindelwald-First.

f) Konzessionsablehnungen.

Keine Bemerkungen.

g) Erloschene Konzessionen.

Kraftwagenkonzession Steffisburg-Oberdiessbach (Steffisburg/Dorf — Station).
» Burgdorf und Umgebung (Teilstück Krauchthal-Boll/Station).
» Greyerzer Bahnen (Sangernboden-Schwefelberg).

F. Kapital-Vorschussrechnung.

(Vorschüsse, die dem Staate geschuldet werden.)

Über den Stand der Vorschüsse am Jahresbeginn, die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Veränderungen und den Rechnungsstand am Jahresende gibt die Tabelle auf Seite 169 Aufschluss. Bezüglich der eingetretenen Veränderungen fügen wir folgende summarische Erläuterungen bei:

Bei der Bielersee-Dampfschiffgesellschaft handelt es sich um die Belastung der Betriebsunterstützung, soweit sie in Darlehensform gewährt wird. Bei sämtlichen Neubelastungen der Bahngesellschaften, ausgenommen die Lötschbergbahn, handelt es sich um Zinsaufrechnungen von teilweise problematischer Natur. Die Neubelastung der Lötschbergbahn im Betrage von Fr. 1,680,000 entspricht dem Zinsvorschuss für das Obligationenanleihen II. Hypothek Frutigen-Brig auf 42 Millionen Franken; der Staat leistet diesen Vorschuss bekanntlich aus der von ihm eingegangenen Zinsgarantiepflicht, und zwar so lange, als die Lötschbergbahn diesen Zins nicht selbst herauszuwirtschaften vermag.

G. Schiffahrt.

1. Bestand der kontrollierten Schiffe.

(Siehe nebenstehende Tabelle.)

2. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 71 neue Patente ausgestellt und 42 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1937 auf 375 Patente (gegenüber 346 im Vorjahr) beläuft.

3. Rechnung.

Einnahmen:

Gebührenmarken	Fr. 13,910. —	
Stempelmarken	» 449. —	
Reglemente	» 393. —	
		Fr. 14,752. —
Ausgaben		» 7,004. 25
Überschuss (1936: Fr. 6385.30) . .		Fr. 7,747. 75

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1937.

Budgetrubrik X *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	188,772	112,252.36	—.—	76,519.64
		Minderausgaben		76,519.64

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen.	496	539	235	605	1875
Ruderboote mit Aussenbordmotor	240	101	24	83	448
Motorboote.	87	62	4	11	164
Segelboote verschiedener Art	36	71	5	2	114
Segelboote mit Aussenbordmotor	15	13	—	—	28
Segelyachten	1	21[1])	—	—	22
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen.	3[1])	4[2])	1	44	52
Fähren	—	—	—	12	12
Faltboote	90	114	2	343	549
Faltboote mit Segeleinrichtung.	32	4	—	1	37
Faltboote mit Aussenbordmotor . . .	6	1	—	6	13
Total 1937	1006	930	271	1107	3314
Total 1936	963	846	280	950	3039
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 43	+ 84	— 9	+ 157	+275

[1]) 2 mit Aussenbordmotor.
[2]) 1 mit Aussenbordmotor

Die auf dem Bielersee stationierten Motorboote waren im Berichtsjahr wieder der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

Bern, den 15. Juni 1938.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 1. Juli 1938.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider.**

Vorschussrechnung.

Spezialrechnung	Stand am 1. Januar 1937		Neue Vorschüsse pro 1937		Amortisationen pro 1937		Stand am 31. Dez. 1937	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Eisenbahnprojektstudien	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Eisenbahn- und Schiffahrtssubventionen.								
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	160,000	—	—	—	—	—	160,000	—
3. Vorschüsse an Bahnen und Schiffsunternehmen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	488,613	30	24,430	65	—	—	513,043	95
Sensetal-Bahn	125,456	44	—	—	—	—	125,456	44
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	20,300	—	2,900	—	—	—	23,200	—
» »	40,000	—	—	—	—	—	40,000	—
Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
Pensions- und Hilfskasse der bernischen Dekretsbahnen	5,327	25	—	—	—	—	5,327	25
Langenthal-Melchnau-Bahn	40,220	15	2,212	10	—	—	42,432	25
» » », Kupferlieferung	42,530	20	2,551	80	—	—	45,082	—
Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon	22,590,860	12	1,680,000	—	—	—	24,270,860	12
Total	23,584,307	46	1,712,094	55	—	—	25,296,402	01
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Saignelégier-Glovelier-Bahn	181,157	05	—	—	—	—	181,157	05
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	33,645	95	—	—	—	—	33,645	95
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Langenthal-Huttwil-Bahn	8,477	75	169	55	293	85	8,353	45
Total	248,630	75	169	55	293	85	248,506	45
5. Subventionen an Bahnen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Vorschüsse:								
Oberaargauische Automobilkurse	11,980	75	359	40	—	—	12,340	15
Total	11,980	75	359	40	—	—	12,340	15

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1937.

(Die Abschreibungen auf dem Aktienkapital sind in den nachstehenden Zahlen berücksichtigt.)

№	Name der Bahn	Datum			Kapital				Aktienbeteiligung des Staates	
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebseröffnung	Aktien	Anleihen	Schwebende Schulden	Total	Nominell	Buchwert
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	I. Normalspurbahnen.									
1	Emmentalbahn	—	—	—						
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	5,880,500	5,500,000	1,630,426	13,010,926	1,542,000	1,542,000
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	—	—	—	—	—	—
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	1,252,000	75,288	488,007	1,815,295	419,500	419,500
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	250,000	6,048	2,093,048	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. und 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	1,000,000	2,379,313	32,921	3,412,234	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	4,133,350	4,500,000	272,951	8,906,301	2,109,550	2,109,300
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	968,400	47,604	1,582,204	171,800	171,800
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910						
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	3,680,000	15,138,223	38,007	18,856,230	2,262,000	2,262,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 27. II. 1901	14. VIII. 1901 1. XI. 1902	2,770,000	6,287,335	1,893,228	10,950,563	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	4,914,968	100,743	7,819,211	2,184,000	2,184,000
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	642,500	75,467	1,717,967	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	642,480	780,600	316,572	1,739,652	484,320	484,320
12	Freiburg-Murten und	21. XII. 1888	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898	3,175,000	600,000	120,152	3,895,152	64,500	64,500
	Murten-Ins	30. V. 1892		23. VII. 1903						
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,836,324	1,020,640	5,586,964	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	3,330,600	3,912,800	633,569	7,876,969	474,000	474,000
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 28. II. 1907	1. VI. 1908	1,301,850	640,853	—	1,942,703	795,825	795,825
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Concession générale (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (13. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59,783,500	119,541,665	8,973,641	188,298,806	23,839,000	13,982,481
				Total	94,985,980	168,968,269	15,649,976	279,504,225	38,560,995	28,654,027
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	2,070,000	80,000	61,887	2,211,887	1,108,000	1,008,000
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913						
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	1,425,000	325,000	47,739	1,797,739	352,000	350,200
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,530,000	397,945	4,165,895	1,238,560	1,238,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	7,903,650	10,886,000	710,150	19,499,800	1,500,000	1,500,000
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911						
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	942,000	400,000	40,951	1,382,951	463,500	463,500
6	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	694,400	45,000	123	739,523	303,680	303,680
7	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 11. III. 1918	4. XII. 1916	1,690,000	1,564,900	276,620	3,531,520	1,037,200	1,037,200
8	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	3,203,000	293,819	8,053,319	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	592,300	69,368	2,533,668	402,500	402,500
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	423,887	1,710,887	567,500	567,500
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1,280,000	1,700,000	420,218	3,400,218	161,500	161,500
				Total	25,658,500	20,626,200	2,742,707	49,027,407	9,228,440	9,126,640
				Total	120,644,480	189,594,469	18,392,683	328,531,632	47,789,435	37,780,667